

第八章 结语

本书所指的汉代海上丝绸之路，源自于《汉书·地理志》的记载，它从合浦郡的徐闻港、合浦港出发，驶离日南边关，经由马来半岛，到达印度和斯里兰卡。汉代海上丝绸之路线路相对固定，以商贸活动为主，丝绸贸易是其特征，是我国正式开通的最早的远洋航线，也是一条由官方主导、民间参与的和平之路。海上丝绸之路与陆上丝绸之路、西南丝绸之路等密不可分，共同构筑汉代中西交往的海陆格局，均具有重要的作用和历史意义。

沿线的港口和古国，先后有日南、都元、邑卢没、谿离、夫甘都卢、黄支、已程不和皮宗。通过对东南亚、南亚考古发现的年代为公元前2世纪前后的大型遗存研究，作者认为，“日南”位于今越南中部秋盆河谷的沙莹文化区，“都元”在柬埔寨的吴哥博垒附近，“邑卢没”指向泰国中西部的班东塔碧遗址一带，“谿离”与“夫甘都卢”分别位于克拉地峡两侧的泰国春蓬府和拉廊府境内，“黄支”在印度东南部泰米纳德邦的阿里卡梅度遗址附近，“已程不国”为今斯里兰卡，主要港口在今曼泰。回程的“皮宗”，在马来西亚柔佛河上游和中游一带，其中心在后来作为柔佛王国都城的哥打丁宜。基于各种原因，在马来半岛一段，往程和返程选择了不同路线。最后连点成线，勾勒出汉代海上丝绸之路路线示意图。必须强调的是，这是汉使团航行经过的完整路线，在日常频繁的民间交往中，大多为接力式的就近贸易。

合浦作为海上丝绸之路最早的始发港之一，留下了丰富的遗存，出土了大批珍贵的文物。以合浦港为中心的考古学研究，围绕城址和墓葬展开。城址与港口位置关系紧密，从考古发现和汉代的聚落特征来看，居民多是在城及周边分布，港口不可能脱离城而单独存在，港城应为一体，而合浦汉墓出土的大量有关遗物，则是海外贸易和中西文化交流的重要物证。

大浪汉城址和草鞋村汉城址位于同一河流的上下游，相距不足15千米，是合浦县境内发现的仅有的两座汉代城址，它们布局相同，均是四面筑墙，一面临江，三面开挖护城河与江河相通。两城筑城技法与中原及关中地区早期及同时期的做法类似，是汉武帝平定南越后，受强大的汉文化影响所致。大浪汉城址应是始设合浦县的治所，在城址临江一面，还发现了土筑的码头遗存；草鞋村汉城址的规模较大，面积为大浪汉城址的两倍多，等级更高，合浦汉墓群呈扇形分布在城址的东、南、北三面，应是东汉合浦郡的治所，而且这里作为郡治的时间可能早至西汉晚期。草鞋村汉城址发掘的结果表明，西汉中期这一带已有人活动，西汉晚期至东汉早期，遗址的一角出现了大型的手工业作坊，当是为就近满足大量的建筑材料需求，东汉晚期及稍后，随着城内居民增多或建设需要，A区作坊位置已变为居址，B区也发现用方砖铺砌地面的大型建筑。晋时该城还在沿用，南朝废弃。从两城址的堆积来看，大浪汉城址使用的时间暂短，自西汉晚期起，随着社会和经济的发展，政治中心顺江迁至今县城西南面的草鞋村城址一带，港口亦随之南移。

合浦汉墓出土大量与海上丝绸之路有关的文物，除带去的“黄金杂缯”中的“黄金”外，主要是作为奢侈品输入的香料、玻璃器皿和珠饰。珠饰包括玻璃、石榴子石、琥珀、水晶、绿柱石、肉红石髓、玛瑙、蚀刻石髓、金珠等。这些器物来自汉王朝与东南亚、南亚地区的贸易或与中亚、西亚和地中海地区的间接贸易。一些非贸易品，如波斯陶壶、铜钹等也随之传入合浦。在所有的珠饰和器物中，玻璃是人为加工的非晶态固体材料，对其主要化学成分、特征微量元素、制作工

艺等进行测试分析，可为确定其产地提供重要信息。通过玻璃器的检测分析和考古类型学研究，初步认为，从印度、东南亚输入的是铷锶比例较低的中等钙铝钾玻璃，从罗马输入的则为钠钙玻璃，可能还从东南亚输入低铝钾玻璃。这些器物主要包括串珠、杯、碗、角轮形环以及六棱柱形等特殊几何造型珠饰。随着贸易而开展的文化交流，西汉晚期起在合浦汉墓及其出土器物中也有诸多体现，一些器物植入了外来因素，如勾画外来人种的胡人俑、与西方有翼神兽关系密切的羽人座灯和反映佛教海路南传的钵生莲花器、摩羯佩、三宝佩等。常见于岭南东汉晚期中晚期砖室墓中的叠涩穹隆顶，其造型和构筑技术，或也受到了中亚帕提亚—巴克特里亚系统的影响。通过对合浦汉墓及其出土相关文物的梳理和研究，使得当时海路贸易和文化交流的轮廓渐现，从而印证了史籍关于汉代海上丝绸之路的记载。这一阶段甚至更早时期，航线西端的印度、斯里兰卡跨越印度洋与西亚、地中海地区的贸易已经兴盛，合浦港作为航线东端的起点，通过东南亚、南亚与西亚、地中海地区建立起间接联系，从而构成互联互通的中西海路交往网络。

合浦既是汉代海上丝绸之路的起点，也是传播的重要节点。在北面相邻的郁林郡和苍梧郡的治所即现贵港市和梧州市一带，考古发现众多的海上丝绸之路文物，大部应经由合浦输入，还有在贵港出现玻璃制造和冶铁技术传播的相关证据，显示了汉代海上丝绸之路对广西内陆的直接影响。其他周边的广东、贵州、云南、四川、重庆、湖南甚至更远的湖北、河南、陕西和青海等地，发现不少钾玻璃器和其他珠饰，部分也很有可能来自合浦等北部湾地区，说明了汉代海上丝绸之路已辗转延伸到华南、东南沿海地区和辐射到内陆腹地。往东的航线，种种迹象表明，以印度—太平洋珠为代表的贸易产品，经北部湾、东南和东部沿海，甚至到达朝鲜半岛和日本列岛。

合浦港自西汉中期逐渐兴起，至西汉晚期开始繁荣，最后在三国时期走向衰落，兴盛历时约三百年。合浦港衰落的原因，主要是政治中心南移至东部沿海一带及受港口集散区经济发展落后的制约，但起决定性的因素还是造船水平与航海技术的发展提高，进而开辟绕开北部湾的离岸跨越海航线。

纵观汉代海上丝绸之路，其作为中国最早的最长的官方远洋贸易航线，不但在历史上发挥了巨大的作用，而且影响深远，泽及后世。北部湾地区作为汉王对外开放的市舶要冲，是当时大西南的重要出海通道，还与从长安、洛阳出发的陆上丝绸之路一道，共同构筑成汉王朝一北一南的对西交往格局。从海上传播进入的玻璃制造技术、冶铁技术和佛教等，形成了有别中原的岭南区域文化体系。东吴以后，广州成为交通“海上诸番”的主港，宋末至元，泉州又超越广州，成为与埃及亚历山大港齐名的“东方第一大港”，航线不断往东延伸和发展，华南和东南沿海对外贸易港口的不断涌现，其兴盛繁荣的历史基础，正是从北部湾地区合浦、徐闻出发的汉代海上丝绸之路。自兹以降，向海之路成为历代强盛王朝的政策基石。

汉代海上丝绸之路的考古学研究，涉及学科众多、地域广大，在打破学科和语言的壁垒上有很大的难度，跨区域贸易网络本身的传播路径也比较复杂。因此，本书所作之探讨，仅为抛砖引玉。按汉代海上丝绸之路航线，行经现越南、柬埔寨、泰国、马来西亚、新加坡、缅甸、印度、斯里兰卡等多个国家，本书以合浦港为中心，其他国家的研究内容多较略简。沿线国家的一些未经科学发掘的遗址资料，甚至可能出现引用片面或错误的情况；合浦港关联的汉代城址发掘，由于历年的破坏和发掘面积的限制，两城址的布局、港口码头设施以及草鞋村城址上限等问题，目

前还不甚明了，需进一步扩大发掘和深入研究；合浦汉墓尚未建立适合本地区的统一、科学的分期标准，大量的墓葬资料亟须全面梳理和研究；有关出土遗物的来源复杂，一些初步结论尚需置于复杂的中西交流网络深入讨论和证实。基于汉城址与合浦汉墓的综合研究，加强合浦港与海上丝绸之路沿线港口遗址的关联性及其跨文明、跨地区多维对话方面的探讨，也是今后努力的方向，而海上丝绸之路研究大体涵盖的港口、交通工具和航线等，受篇幅和目前资料的限制，也多仅为旁及。因此，今后要做的工作还很多。